

Keskustan valtuustoryhmän ym. valtuustoaloite koulumatkojen enimmäiskeston lyhentämiseksi

Kaupunginvaltuusto 02.03.2026 § 27

Maija Kymäläinen ym. tekivät seuraavan valtuustoaloitteen:

”Valtuustoaloite koulumatkojen enimmäiskeston lyhentämisestä

Valtakunnalliset ohjeistukset, joita Salo myös noudattaa, ohjaavat koululaisten matka-aikoja seuraavasti: Oppilaalle järjestettävä päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia. (Perusopetuslaki 628/1998, 32 §.) Tällä tarkoitetaan sitä, että yhtenäkkään koulupäivänä koulumatkan laskennallinen kesto odotuksineen ei saa ylittää mainittuja aikarajoja.

Opetus tulee kunnassa järjestää siten, että oppilaiden matkat ovat asutuksen, koulujen ja muiden opetuksen järjestämispaikkojen sijainti sekä liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että esiopetukseen osallistuvilla lapsilla on mahdollisuus käyttää varhaiskasvatuspalveluita. (Perusopetuslaki 628/1998, 6 § 1 mom.)

Koulukuljetuksen ajallinen pituus vaikuttaa paljon lasten vapaa-aikaan ja harrastamiseen sekä lasten lepoon ja uneen käytettävissä olevaan aikaan. Perusopetuslaissa §24 määritellään, että oppilaan työmäärä saa olla enintään sellainen, että hänelle koulunkäyntiin, koulumatkoihin ja kotitehtäviin käytettävä aika huomioon ottaen jää riittävästi aikaa lepoon, virkistykseen ja harrastuksiin. YK:n lapsen oikeuksien sopimuksen 31 artiklassa mainittu lapsen oikeus leikkiin, harrastamiseen ja vapaa-aikaan ei myöskään sovi unohtua.

Perusopetuslain § 32 mukaan, jos perusopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Opetuksen järjestäjänä ja koulukuljetuspalveluiden hankkijana kaupungilla tulisi olla tarkka seuranta koulukuljetusmatkojen kestosta.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Salossa valmistellaan ja otetaan käyttöön nykyistä paremmin lasten ja nuorten etu ja hyvinvointi huomioiva koulumatkojen ohjeistus sekä seuranta perusopetusta saavan oppilaan osalta seuraavasti:

- 1) Oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi (2) tuntia nykyisen kahden ja puolen (2,5) tunnin sijaan.
- 2) Jos oppilas on täyttänyt lukuvuoden alkaessa 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kaksi ja puoli (2,5) tuntia nykyisen kolmen (3) tunnin sijaan.
- 3) Lyhimmäksi mahdolliseksi jalankulkukelpoiseksi reitiksi katsotaan reitti, joka on ympärivuotisesti jalankulkukelpoinen.
- 4) Salon kaupunki alkaa seurata oppilaskohtaisten koulumatka-aikojen toteutumista. Koulukuljetusten matka-aikojen sekä kuljetuskustannusten toteutumisesta toteutuneet tuodaan tiedoksi opetuslautakunnalle, sekä elinvoimajaostolle.

Salossa 2.3.2026
Marjaana Mänkäri
Ulla Huittinen

Timo Lehti
Asko Määttänen
Sanna Nokka
Karoliina Vierjoki-Väätäinen
Juhani Karhumäki
Anniina Orrenmaa
Kalle Tekkala
Antti Olkinuora
Sari Pesonen
Heikki Tamminen
Anna Härri
Petteri Rissanen
Maija Kymäläinen
Janne Järvinen
Tauno Kanerva
Timo Lähteenmäki
Jerina Wallius
Anne Hurve
Anne Nenonen
Tanja Valkonen”

Kaupunginvaltuusto päätti lähettää aloitteen kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Tiedoksianto

Sivistyspalveluiden johtaja
Opetusjohtaja
Hallintoasiantuntija

Elinvoimajaosto 28.04.2026 § 61
1921/00.02.50/2026

Valmistelija

liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi, 02 778 7714,
opetusjohtaja Inkeri Lahti, inkeri.lahti@salo.fi, 02 778 4688

Aloitteessa esitetään, että oppilaskuljetusten periaatteita Salossa muutetaan perusopetuslaista poikkeaviksi lyhentämällä päivittäistä enimmäismatka-aikarajaa.

Salon kaupungin hallintosäännön § 41 mukaan elinvoimajaosto päättää esi- ja perusopetuksen oppilaskuljetusten järjestämisen periaatteista opetuslautakuntaa kuultuaan. Opetuspalvelut ja liikennepalvelut ovat tehneet asian valmistelun yhdessä.

Salon laajan pinta-alan vuoksi jo nyt yläkoululaisten lakisääteisten enimmäismatka-aikojen riittäminen kuljetusten järjestämiseen on tiukilla muun muassa Kiikala-Suomusjärvi -alueelta. Haasteita on myös lossin takaa Kemiönsaareltä ja Särkisalossa. Vaikka suurimmalla osalla kuljetettavista matka-ajat alittavat selkeästi lain enimmäisarvot, on kuljetusperiaatteita muutettaessa otettava huomioon, että periaatteita on voitava soveltaa joka puolella Saloa kaikille oppilaille. Periaatteita muutettaessa on tärkeää huomioida myös vaikutukset olemassa oleviin kuljetuksiin sekä muutoksen kustannusvaikutukset.

Liikennepalvelut tarkasteli käynnissä olevan lukujärjestysjakson osalta tilauskuljetuksissa olevien oppilaiden matka-aikoja, jotka saadaan toiminnanohjausjärjestelmästä. Lähes 70 prosentilla ns. taksikuljetusoppilaista matka-ajat alittivat puolitoista tuntia. Kuitenkin noin 3 prosentilla

alakoululaisista ja noin 27 prosentilla yläkoululaisista matka-ajat ylittivät aloitteessa esitetyt lyhyemmät matka-aikarajat, mikä tarkoittaa runsasta 40 oppilasta.

Linja-autokuljetuksista matka-aikatietoja ei saa suoraan järjestelmästä, joten oppilaittain ja kouluittain tehdyssä manuaalisessa tarkastelussa keskityttiin suuntiin, joissa tiedetään olevan eniten matka-aikahaasteita. Tarkastelussa käytiin läpi noin 60 prosenttia bussiooppilaista. Tarkastelussa mukana olleista alakoulujen bussiooppilaista 85 prosentilla matka-aika alitti puolitoista tuntia. Sen sijaan tarkastellussa olleista yläkoulujen bussiooppilaista yli 45 prosentilla (132 oppilaalla) matka-aika ylitti kaksi tuntia, 8 prosentilla kaksi ja puoli tuntia.

Puoli tuntia lyhennetyt enimmäismatka-ajat tarkoittaisivat käytännössä sitä, että kauimpina asuville tilauskuljetusoppilaille olisi hankittava yksilökuljetukset suoraan kotoa kouluihin, jotta lyhyemmät matka-aikarajat voitaisiin saavuttaa. Oppilaskuljetusperiaatteissa on linjattu, että Salossa ensisijainen kulkumuoto on joukkoliikenne. Esitetty muutos toimisi vastoin tätä linjausta, sillä muutos tarkoittaisi käytännössä myös sitä, että osa nykyisistä bussiooppilaita olisi siirrettävä tilauskuljetuksiin. Linja-autossa kulkevista oppilaita ei tule kaupungille lisäkustannuksia, joten heidän siirtämisensä tilauskuljetuksiin ja yksilökuljetusten järjestäminen kauimpana asuville tarkoittaisi merkittäviä lisäkustannuksia kaupungin oppilaskuljetuksiin. Samalla jäisi hyödyntämättä joukkoliikenteessä jo oleva matkustajakapasiteetti.

Tarkastelussa on huomioitava, että tilauskuljetusten kalustomäärä on mitoitettu nykyisten matka-aikarajojen mukaiseen kuljetustarpeeseen. Jos matka-aikarajaa lyhennettäisiin, ei nykyinen tilauskuljetuskalusto riittäisi. Kuluvana lukuvuonna puitejärjestelystä hankittujen yksilökuljetusten keskiarvohinnan perusteella kuljetus 20 kilometrin päästä maksaisi kaupungille yli 40 000 euroa lukuvuodessa per ajoneuvo. Jos samasta osoitteesta kuljetetaan sisaruksia eri kouluihin tai eri aikoina, voi tulla tilanne, että autoja joudutaan hankkimaan useampia yhtä osoitetta kohden. Käytännössä on myös havaittu, että lisäautojen tilaaminen puitejärjestelystä aamujen ja iltapäivien ruuhka-aikoihin on muita aikoja kalliimpaa.

Tärkeä on myös huomioida, että kouluilta, oppilailta ja huoltajilta saadun palautteen perusteella linja-autokuljetus kuljetusmuotona on monelle tilauskuljetusta toimivampi vaihtoehto, koska koululaiskortti mahdollistaa lasten ja nuorten joustavamman arjen. Koulujen näkökulmasta satunnaiset lukujärjestysmuutokset on helpompi toteuttaa ja bussiooppilaiden on sujuvampi osallistua esimerkiksi koulupäivän jälkeiseen tukiopetukseen ja kerhoihin kuin tilauskuljetuksissa olevien oppilaiden.

Matka-ajat Salon tilauskuljetuksissa ovat tarkastelun perusteella kohtuulliset suurimmalla osalla kuljetusoppilaista. Samalla nykyiset enimmäismatka-ajat mahdollistavat joukkoliikenteen hyödyntämisen liityntöjen avulla myös yläkoululaisten osalta. Opetus- ja liikennepalvelujen näkemyksen mukaan esitetty enimmäismatka-ajan lyhennys heikentäisi merkittävästi joukkoliikenteen käytettävyyttä oppilaskuljetusten kulkumuotona, lisäksi tarvetta yksilökuljetuksille ja aiheuttaisi sitä kautta kaupungille merkittäviä lisäkustannuksia. Näin ollen periaatteita ei tule enimmäismatka-aikojen osalta lähteä haastavassa taloustilanteessa lyhentämään perusopetuslaista poikkeaviksi.

Liikennepalvelut toteaa lisäksi, että aloitteessa esitetty koulumatkan mittaaminen lyhintä, ympärivuoden kuljettavaa reittiä on jo nykyisen käytännön mukainen, joten siltä osin kuljetusperiaatteita ei ole tarpeen muuttaa. Niin ikään kuljetusten matka-aikoja seurataan jo parhaillaan. Kuljetussopimukseen on kirjattu, että tilauskuljetusten reitit tulee suunnitella

siten, ettei enimmäismatka-ajat ylity. Matka-aikoja tarkastellaan myös oppilaskohtaisesti kulkumuotoa päätettäessä sekä niiden toteutumista valvotaan toiminnanohjausjärjestelmästä jaksojen vaihtuessa. Toteutuneista kustannuksista puolestaan raportoidaan neljännesvuosittaisen talousraportoinnin yhteydessä.

Esittelijä

Elinvoimajohtaja

Päätösehdotus

Elinvoimajaosto päättää, ettei aloite anna aihetta oppilaskuljetusperiaatteiden muutoksen valmisteluun valmistelussa ilmenevillä perusteilla.

Elinvoimajaosto ehdottaa kaupunginhallitukselle ja edelleen -valtuustolle, että jaoston päätös merkitään tiedoksi ja aloite todetaan loppuun käsitellyksi.

Päätös

Elinvoimajaosto hyväksyi päätösehdotuksen.

Tanja Ahola poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn jälkeen klo 18.05.

Tiedoksianto

Asianosaiset
Opetuspalvelut
Liikennepalvelut